

## **FOTOGRAFÍA Y FERROCARRIL GÉNESIS Y DESARROLLO DE UN ARCHIVO**

**Inmaculada García Lozano**

Conservadora Museo del Ferrocarril

### **1. Introducción: la Fotografía como Bien de Interés Cultural.**

La valoración de la fotografía como documento y como soporte artístico es relativamente reciente. La fotografía en pocos años ha dado un gran salto, pasando de ser considerada algo complementario, útil para la ilustración de libros, a una fuente decisiva para la historia en aspectos como los sociales, económicos, políticos, tecnológicos, culturales etc. Hoy día se ha reconocido de manera unánime sus posibilidades tanto científicas como culturales. Este hecho fue potenciado por la Ley de Patrimonio Histórico Español de 1985 (Ley 16/1985 de 25 de junio) que considera el material fotográfico como bien patrimonial. *"A los efectos de la presente Ley, forma parte del Patrimonio Histórico Español, el patrimonio documental y bibliográfico, constituido por cuantos bienes reunidos o no en Archivos y Bibliotecas, se declaren integrantes del mismo en este capítulo..." "Se entiende por documento a los efectos de la presente Ley, toda expresión en lenguaje natural o convencional y cualquier otra expresión gráfica, sonora o en imagen, recogidas en cualquier tipo de soporte material, incluso los soportes informáticos. Se excluyen los ejemplares no originales de ediciones..."* Asimismo forman parte del Patrimonio Español y se les aplicará el régimen correspondiente al patrimonio bibliográfico los ejemplares producto de ediciones de películas cinematográficas, discos, fotografías, materiales audiovisuales y otros similares, cualquiera que sea su soporte material, de los que no consten al menos tres ejemplares en los servicios públicos, o uno en el caso de películas cinematográficas". Aunque esta Ley no era clara al referirse a la conservación y tratamiento específico de estos bienes, ni sobre su custodia, fue un paso decisivo para su preservación y tuvo como consecuencia la concienciación por parte de las Administraciones Públicas sobre los fondos que custodiaban y el que comenzaran a tomarse las medidas necesarias para su correcta preservación.

### **2. Relación entre fotografía y ferrocarril.**

Casi en paralelo a la aprobación de la Ley de Patrimonio surge el interés del Museo del Ferrocarril por conocer sus fondos fotográficos, entonces escasos. Un interés que deriva de la proximidad entre estas dos técnicas: fotografía y ferrocarril, ambas fruto de la revolución industrial. Desde sus orígenes la fotografía se ha interesado en el ferrocarril como motivo. Esto se hace más evidente cuando comienza a comercializarse. Aparecen entonces los Álbumes-Guías y los itinerarios, cuya finalidad *-en palabras del fotógrafo Laurent-* era que se realizaran en *"armonía con los nuevos medios de comunicación y, en cuanto a la división de la guía, ha sido trazada naturalmente, según la configuración del trazado de los Caminos de Hierro"*<sup>2</sup>. Uno de los motivos que más aparecen en estas fotografías es el ferrocarril en todas sus manifestaciones: técnicas y humanas. Se realizan álbumes que contemplan la construcción de líneas ferroviarias completas, en las que son sorprendentes las tomas de algunas obras de fábrica y puentes o túneles.

El interés de los fotógrafos por el ferrocarril era normal, pues no sólo se trataba de un nuevo invento, un nuevo avance tecnológico sin parangón, sino que, además, constituía un motivo de enorme plasticidad. Es uno de los motivos más utilizados en las artes. Su intensidad, su movimiento, ha tocado la sensibilidad de una enorme lista de artistas plásticos, escritores y fotógrafos. El ferrocarril crea un gran mundo a su alrededor. Ha transformado el paisaje intensamente, como nada hasta entonces, y ha dado lugar con ello a nuevas y complejas infraestructuras, a interesantes estructuras, construcciones de primer orden.

Con el ferrocarril surge un nuevo edificio público, la estación, que se inserta en la ciudad y planea sobre ella mediatizándola y convirtiéndose en un nuevo núcleo de radical importancia. Un lugar de tránsito fundamental en el que tiene lugar el inicio y el fin del viaje. Las estaciones llenas de misterio donde confluyen gente de muy diversa procedencia y estamentos sociales, que con su ir y venir, van creando un universo de sensaciones que ha sido recogido por innumerables artistas del siglo XIX, entre ellos fotógrafos de primer orden.

Con el ferrocarril surge una nueva máquina, la locomotora de vapor, de una gran plasticidad. Todos conocemos la atmósfera propia que se genera en torno a las estaciones en el tiempo del vapor, una atmósfera cálida y entrañable que ha sido protagonista de innumerables cuadros desde el británico Turner, hasta los artistas más contemporáneos, fotografías y escenas cinematográficas inolvidables. La locomotora que imprime velocidad, una velocidad desconocida para la sociedad decimonónica, plantea la necesidad de recoger los paisajes que observamos desde la ventanilla como si fueran tomas fotográficas, queremos congelar la imagen que pasa delante de nuestros ojos como si de un rayo se tratara. Su relación con la fotografía es evidente, y la de la fotografía con el ferrocarril también. Se convierte en una fuente documental de primer orden para el estudio de aspectos sociales y tecnológicos, de diseño. Pero además, en una fuente inexcusable para la conservación y restauración de los bienes patrimoniales ferroviarios y como no, un objeto museístico de gran importancia.

### **3. La colección de fotografías del Museo del Ferrocarril.**

Desde todos estos puntos de vista nace el archivo fotográfico del Museo del ferrocarril, con una perspectiva histórica, social, técnica y museal. Hacia 1984 contábamos sólo con unos cincuenta positivos originales del último cuarto del siglo XIX, algunos de ellos obra de fotógrafos tan relevantes como **Laurent, Hebert o Rocchini** y el resto de fotógrafos, anónimos pero de igual calidad. Positivos que llegaron a nosotros a través de dos sistemas de adquisición fundamentales: la donación de particulares y la compra en anticuarios, sistemas que hemos desarrollado ampliamente con posterioridad. El interés que despierta en nosotros la investigación llevada a cabo para poder datar y atribuir estas fotografías hace que nos planteemos la necesidad de ampliar los fondos fotográficos, en principio pensando en su utilidad para el desarrollo de las funciones museológicas y museográficas, sobre todo aquellas que tienen que ver con la restauración y la exhibición, pero posteriormente como veremos el archivo se ha convertido en un servicio de acceso público muy importante, y en una de las fuentes fundamentales para cualquier investigación histórica que sobre el ferrocarril se plantee, para lo que se ha hecho necesario la implantación y desarrollo de un programa de gestión de fondos.

Consciente de esta tarea y de su importancia, comenzamos desarrollando una labor de captación consistente en la entrevista con algunas empresas del entorno ferroviario y con particulares que pudieran facilitarnos de forma desinteresada material fotográfico interesante. Esta labor de captación produjo sus primeros frutos en abril de 1985 cuando la Dirección de Obras e Instalaciones de Renfe dona al **Museo del Ferrocarril el Archivo fotográfico de la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.)**.

Una colección de gran interés documental llega al Museo del Ferrocarril a través de la donación realizada por la familia del historiador del ferrocarril **Gustavo Réder**. Se trata de un archivo formado exclusivamente por positivos, un total de 5200. Recoge tomas realizadas por el propio Réder desde los años cuarenta hasta los sesenta, además de tarjetas postales. Su temática es fundamental ya que contamos con tomas del material rodante de todos los anchos y de todo el mundo, incluyendo los transportes urbanos (tranvías y metro). Podemos ver la evolución de ferrocarriles europeos, americanos, asiáticos o africanos.

En 1986 ingresan las colecciones de **Servicio Eléctrico y Ripollés**. El primero fue donación de la compañía ferroviaria, Renfe. Formado por 1223 positivos en formatos variados. Su temática principal son las instalaciones fijas comunicaciones, las subestaciones eléctricas, las señales y conmemoraciones ferroviarias, entre las que destacan las realizadas en la exposición que tuvo lugar en Barcelona con motivo de la Conmemoración del Centenario del Ferrocarril en España en 1948. Se refieren al área de Cataluña y Levante principalmente, aunque también, se contemplan otras regiones como el País Vasco y Extremadura.

El fotógrafo que más autoría tiene es el catalán Ribera, que trabajaba en su región natal y en el entorno de la línea de Alcázar de San Juan - Alicante. Las fotos aparecen sobre cartón y no existen los negativos, pero en los cartones se aprecian dos números (*el de cliché y el de registro*) que han servido para asociar cada imagen con su ficha manual y para permitir en un futuro establecer el protocolo seguido por el Servicio Eléctrico de Renfe para su clasificación. Otros fotógrafos son **Luis Paz y Fresnedo** para el área de Salamanca y Extremadura, **J. Renieblas** y **Ribera Llopis**, catalán probablemente emparentado con el anterior.

**La colección Ripollés** fue adquirida a un anticuario de Madrid. Está formada por 100 negativos en soporte de vidrio. Se trata de imágenes estereoscópicas. Para visualizarla se necesita un aparato óptico denominado estereoscopio. Mirando con ambos ojos se ven dos imágenes que al fundirse en una producen una sensación de relieve. Esto se debe a que cada una de las imágenes está tomada con un ángulo diferente para cada ojo. El formato es de 4,5 X 4,5 cm y su temática gira en torno a los trabajos realizados por la Escuela Práctica del Batallón de Ferrocarriles entre 1899 y 1900 en El Pardo y en el Cuartel de Carabanchel, consistentes en movimientos de tierras para la explanación, la propia explanación y la construcción de pasarelas, puentes, trabajos con la locomotora de vapor etc., además de actividades deportivas como el tiro al blanco o el ciclismo. Ripollés era médico del S.M. el rey Alfonso XIII, persona muy culta y gran aficionado a la fotografía. Documentó de forma magistral estas actividades del Batallón de Ferrocarriles.

Otra colección denominada "*Estampas del Ayer*" parte de una iniciativa desarrollada a partir de 1985, en colaboración con la Revista Vía Libre Su objeto era implicar al ferroviario para que procediera a la donación de fotografías particulares. La citada revista tiene una sección denominada Estampas del Ayer de donde toma el nombre nuestra colección, en la que los ferroviarios publican estas fotos. Contactamos con ellos y les solicitamos por escrito la donación. La respuesta por parte de los ferroviarios fue enormemente satisfactoria. Con estas donaciones hemos engrosado la sección de tipos y grupos ferroviarios con fotografías de gran interés documental, sobre todo para las investigaciones sobre historia social.

También desde 1985 comenzamos a adquirir en anticuarios de Madrid y Barcelona la **colección de Tarjetas Postales**, cuyos fondos ascienden hoy día a 1087. Cronológicamente abarcan desde 1895 hasta 1940, pero la mayoría se sitúan en entre los años 1900 a 1920. La temática es variada: estaciones, puentes, tipos y grupos ferroviarios, material rodante, pero destacan las estaciones. Además contamos con algunas fototipias de Hauser y Menet, sobre las estaciones de Barcelona y Huelva de gran calidad.

M.Z.A. era una de las compañías ferroviarias más importante de España junto con la compañía del Norte, Andaluces y Oeste. Esta compañía ferroviaria se constituyó en el año 1856. Inicia su actividad un año después, actividad que desarrolla con una intensa política de adhesiones hasta 1941, año en el que se produce la nacionalización de los ferrocarriles españoles y se constituye Renfe. Entre sus adhesiones destaca la unión de la compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (T.B.F.) en 1889, que constituyó la red catalana.

Esta es la razón por la que el Archivo se encuentra dividido entre Madrid y Barcelona. Consta de ocho mil negativos en soporte de vidrio con emulsión de gelatino bromuro. Cuatro mil de ellos se encuentran en nuestra sede de Madrid y los otros cuatro mil en el Museo de Vilanova i la Geltrú (Barcelona). Cronológicamente abarca desde el año 1890 hasta 1936, el comienzo de la Guerra Civil española. Recoge todo el área Central, Extremadura, Andalucía y Cataluña y parte de Levante de las líneas explotadas por M.Z.A.

La parte catalana es la que se ubica en Vilanova i la Geltrú. La temática más habitual se refiere a obras e instalaciones destacando las tomas dedicadas a estaciones, puentes, tramos de vías en construcción, conmemoraciones, visitas reales, etc. Tiene mucho interés como documento el tema de los puentes, ya que contempla la sustitución de los tramos metálicos por hormigón que se comienza a hacer hacia 1935.

Con los negativos nos llegaron la cámara y una serie de útiles utilizados por el fotógrafo que a finales del siglo XIX tuvo la compañía M.Z.A. y que, al parecer, formó parte de su plantilla aunque desconocemos su nombre. De forma temporal habían realizado trabajos para esta compañía fotógrafos de fama reconocida, como Laurent. El trabajo de este autor para la compañía data de 1857. Se trata del **Album de Vistas del Ferrocarril de Madrid a Alicante**, realizado por encargo de M.Z.A. para su presentación a S.M. la reina **Isabel II**. Era habitual en esos años que las grandes compañías ferroviarias encargaran trabajos a fotógrafos afamados de las líneas que terminaban para su presentación a la Casa Real. Todos estos álbumes pueden ser consultados en la Biblioteca del Palacio Real. Algunos álbumes interesantes se conservan también en la Biblioteca Nacional.

En enero de 1986 adquirimos por el procedimiento de compra a los herederos **la colección** denominada **Vicente Garrido**, como su productor. Vicente Garrido Moreno era una persona vinculada a Renfe donde prestaba servicios como ingeniero en la Sección de Vías y Obras. Además, era un gran aficionado a la fotografía como lo demuestra el hecho de que en sus viajes realizara todo tipo de tomas del material e instalaciones ferroviarias. En pocas ocasiones realizó este trabajo por encargo. El archivo se compone de 4517 negativos en soporte de acetato, nitrato y vidrio. Recoge una intensa época de la historia de la Red. Abarca desde 1940 hasta 1960.

Los tamaños de negativos más abundantes son de 6 X 4 y de 12 X 7. La temática de la que se ocupa es semejante a la de M.Z.A., destacando las tomas de estaciones, obras de reforma en edificios, construcción de subestaciones eléctricas y líneas electrificadas, tramos de vía, depósitos y material rodante: locomotora, coches y vagones. Destaca la importancia dada a las electrificaciones y al material de tracción eléctrico, ya que en estos años se estaba realizando la electrificación de las grandes líneas de ferrocarril.

Además, la importancia de esta colección se basa en que la mayor parte de las unidades contemplan tomas de las líneas del norte, explotadas en su día por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la segunda gran compañía de ferrocarril español, de la que no nos ha llegado documentación gráfica a excepción de algún grabado impreso publicado en la Revista La Ilustración Española y Americana. De este modo, estas fotografías, aunque datadas a partir de los años cuarenta, nos sirven para identificar instalaciones y material ferroviario de épocas anteriores, ya que la modernización en los ferrocarriles es en esos años era bastante lenta, debido entre otras cosas a la precariedad económica por la que se pasaba después del conflicto bélico.

Hemos procurado adquirir copias originales de primera importancia en los anticuarios, así procedimos a la compra en 1988 de cinco fotografías de gran interés histórico-documental, obra de dos grandes fotógrafos, **Clifford y Laurent**. Una de ellas muestra la construcción del Puente sobre el río Pisuerga y tres el proceso de construcción del puente del Príncipe Alfonso sobre el río Duero, ambos en la línea del Norte (Madrid-Irún) en los alrededores de Valladolid. Las fotografías fueron tomadas por Clifford en el año 1858, que es cuando comienza la construcción de esa gran línea férrea. Los formatos son 41,5 X 21 y 42,5 X 22,5 en todos los casos la fotografía se presenta sobre cartulina.

La fotografía de Laurent es de 1880 y en ella destaca la toma de la Estación de Ferrocarril de Ciudad Real, el día de la inauguración del Ferrocarril Madrid-Ciudad Real-Badajoz, ya que la estación aparece engalanada y su apertura corresponde a esa época. El formato de la foto es de 35 X 23 y aparece sobre cartulina en la que se imprimen los datos del autor y la dirección del estudio fotográfico en Madrid. En los dos casos las fotografías puede que fueran encargadas por las respectivas compañías ferroviarias para hacerlas formar parte de un álbum.

En 1994 nos es donado por **Manuel Cuenca**, fotógrafo de Renfe, una pequeña colección de 173 negativos en soporte de acetato, con un formato general de 6 X 9. Su temática fundamental son las estaciones, viaductos, puentes, túneles y paisajes ferroviarios. Todas ellas son fotografías de gran calidad técnica.

Una de nuestras colecciones más interesantes desde el punto de vista documental la constituyen los álbumes que nos han llegado a través de donación. En ellos se muestra una historia del ferrocarril tanto desde el punto de vista humano como técnico y de celebración. Los formatos son variados, dependen de la elección determinada por cada dirección de Renfe y del momento en que se realizan. En total contamos con 24 álbumes, cada uno de ellos con unas cincuenta fotografías sobre cartón. De entre ellos destaca el reportaje gráfico de la Exposición del Centenario del ferrocarril celebrado en Barcelona en 1948, el que recoge las diversas actividades de la Dirección de Explotaciones Forestales de Soria, la construcción de un ferrocarril militar en el Cuartel de la Montaña o la Electrificación de la línea Madrid-Ávila-Segovia.

Otros archivos interesantes están compuestos por positivos de distintos formatos de líneas férreas determinadas, como las del área de Galicia, Córdoba-Málaga, etc. Un total aproximado de 2000 copias en proceso de catalogación, así como otras 1000 en carpetas referidas a diversas obras en la red.

#### **4. Investigación y sistema de clasificación.**

La primera labor que acometimos una vez recogidos los fondos fue la investigación. Esta tarea resultó muy laboriosa, más si tenemos en cuenta que la investigación de las colecciones fotográficas debe entenderse en función de tres elementos primordiales. En primer lugar, la identificación de la imagen representada, es decir, la toma, los datos referidos al soporte (*los que hacen referencia al autor, fecha, material, etc.*) y los referidos a la conservación. Esta labor es absolutamente indispensable, ya que cualquier elemento museístico o archivístico, pierde todo valor si no se documenta.

La primera tarea consistió en visionar una a una todas las unidades para diferenciar las diversas temáticas y estudiarlas con detenimiento. El conocimiento que adquirimos sobre el ferrocarril, así como el contacto con profesionales de la fotografía y la documentación, nos permitió llegar a la identificación de todos nuestros fondos fotográficos.

Como la función principal de un Archivo es favorecer el acceso a los documentos, se hizo necesaria una clasificación de los mismos. Siguiendo este criterio, una vez analizados los fondos comenzamos la elaboración de un sistema de clasificación que procuramos, como recomienda **Antonia Heredia Herrera**<sup>3</sup>, que estuviera relacionado con la estructura de la entidad productora, Renfe. Por esta razón seleccionamos el sistema utilizado por la Oficina de Documentación de la Unión Internacional de Ferrocarriles. (*Anexo1- Descriptores*).

Una vez decidido el sistema de clasificación, concebimos y materializamos una ficha de inventario que reúne en una primera información los datos de mayor relevancia de la imagen representada. Estas fichas que, en principio se realizaron en formato papel, fueron modificadas y ampliadas para comenzar el proceso de informatización del archivo (*anexo 2 fichas de inventario*).

Nuestra base de datos seleccionada por los servicios de informática de Renfe se denomina **FOTON**, y se basa en un sistema de gestión documental que contiene, por un lado la ficha de inventario o catálogo, con todos los campos que hemos considerado adecuados para rescatar la mayor información acerca de la imagen, y por otro la fotografía. En estos momentos nos encontramos en fase de informatización y digitalización de todo el archivo fotográfico, pero como el proceso es bastante lento solo se han informatizado 6400 documentos y digitalizado 1200 imágenes.

## **5. Conservación de las colecciones fotográficas.**

Como hemos visto nuestra colección fotográfica se compone de negativos y positivos. Los negativos son materiales muy sensibles, que se deterioran con facilidad. Huellas dactilares, arañazos o rozaduras son alteraciones propias de una manipulación inadecuada de estos materiales. Nuestros negativos se encuentran en soporte de placa de vidrio, acetato o nitrato. Los nitratos constituyen un gran peligro porque son altamente inflamables si no se conservan en unas condiciones adecuadas de temperatura y humedad relativa. Material también muy sensible es el vidrio que, si se manipula asiduamente, puede romperse.

Para la conservación de estos materiales nosotros, además de tener un lugar adecuado de almacenaje formado por armarios metálicos, nos limitamos a la limpieza de las placas con algodón y agua destilada. Todos los negativos, vidrios, acetatos y nitratos, están envueltos en papel PH neutro y guardados en cajas forradas de ese mismo papel. Además para mayor seguridad, los nitratos se encuentran separados del resto del material.

Los positivos son una reproducción del negativo más funcional y popular. Cuando no se tiene el negativo o éste se encuentra en mal estado, el positivo acrecienta su valor y puede adquirir carácter de original. El papel también tiene graves problemas de deterioros relacionados sobre todo con la humedad y la luz. Ésta les hace amarillear y la humedad abarquilla el papel y también produce craquelados y cuarteamientos. Nosotros hemos seguido el mismo criterio que con los negativos. Todos los positivos se encuentran envueltos en PH neutro y luego, según los formatos, guardados en cajas o carpetas forradas de ese mismo papel.

Por otro lado, para evitar la manipulación de estos materiales, sobre todo los negativos, procedimos a su reproducción.

## **6. Acceso y servicio documental.**

*"Los principios de difusión y comunicación nacen de la existencia de los archivos, son el producto de la elaboración técnica de la información archivística a través de la investigación y del estudio de la documentación misma"*<sup>4</sup>. El Museo del Ferrocarril ha intentado seguir este criterio, y una vez formado y clasificado el archivo, tenía como finalidad principal comunicarlo, difundirlo y hacerlo accesible a investigadores, estudiosos, estudiantes y aficionados del ferrocarril, además de todas aquellas instituciones públicas o privadas que reclamasen su servicio. Con esta finalidad, desde 1987, el Museo cuenta con un laboratorio fotográfico.

Asimismo, hemos elaborado unas normas de utilización del archivo y unos formularios de pedido (**anexo 3**).

Nuestros servicios se dirigen sobre todo a investigadores, pero recibimos diversas peticiones de colaboración para exposiciones temporales de organismos, tanto públicos como privados, de directores cinematográficos para asesoramiento histórico en la recreación de ambientes de época y de editoriales.

Cuando finalicemos el proceso de digitalización e informatización de nuestro archivo, el servicio se verá agilizado y podremos llegar a un más amplio sector de la sociedad.

## **Anexo 1**

### **Descriptores.**

#### **1. Instalaciones Fijas.**

- 1.1.** Obras de Arte-Edificios
  - 1.1.1.** Estaciones
  - 1.1.2.** Depósitos
  - 1.1.3.** Subestaciones-Electrificación
  - 1.1.4.** Talleres
  - 1.1.5.** Puentes y viaductos
  - 1.1.6.** Túneles
  - 1.1.7.** Tendidos eléctricos y alumbrado
  - 1.1.8.** Instalaciones Militares ferroviarias
  - 1.1.9.** Reconstrucción de Infraestructuras
    - 1.1.9.1.** Daños naturales
    - 1.1.9.2.** Daños de guerra.
    - 1.1.10.** Aguadas y conducciones hidráulicas
- 1.2.** Vías y Pasos a nivel
  - 1.2.1.** Desvios, calces y cerrojos
- 1.3.** Señalización
  - 1.3.1.** Instalaciones de seguridad
  - 1.3.2.** Enclavamientos mecánicos e hidráulicos, Bouré
  - 1.3.3.** Enclavamientos eléctricos o electrónicos

#### **2. Transporte.**

- 2.1.** Servicio de viajeros
  - 2.1.1.** Transporte de viajeros en líneas de vía ancha
  - 2.1.2.** Transporte de viajeros en líneas de vía estrecha
  - 2.1.3.** Transportes urbanos y suburbanos
- 2.2.** Servicios de mercancías
- 2.3.** Accidentes

### **3. Material Rodante**

#### **3.1. Material Motor**

- 3.1.1. Automotores**
- 3.1.2. Locomotoras de vapor**
- 3.1.3. Locomotoras eléctricas**
- 3.1.4. Locomotoras diesel**
- 3.1.5. Dresinas y vehículos auxiliares**

#### **3.2. Material remolcado**

- 3.2.1. Coches**
- 3.2.2. Vagones**

### **4. Investigación - Entorno**

#### **4.1. Aplicaciones industriales**

- 4.1.1. Laboratorios**

### **5. Organización - Gestión**

#### **5.1. Personal - Asuntos Sociales - Asuntos médicos**

- 5.1.1. Formación Profesional**
- 5.1.2. Tipos y grupos ferroviarios**
- 5.1.3. Material sanitario**

### **6. Historia del ferrocarril**

#### **6.1. Conmemoraciones y efemérides ferroviarias**

### **7. Varios**

#### **7.1. Personajes cinematográficos**

#### **7.2. Carreteras**

#### **7.3. Mobiliario**

### **8. Modelismo ferroviario**

#### **8.1. Modelos**

#### **8.2. Maquetas**

### **9. Comunicaciones**

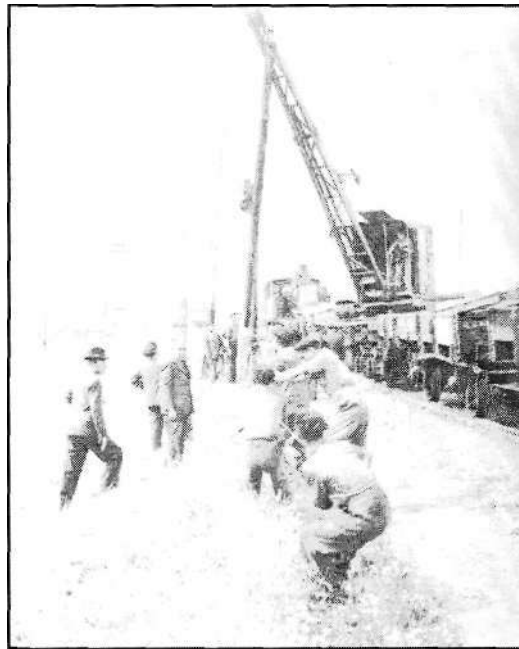
#### **9.1. Teléfonos**

#### **9.2. Telégrafos**

#### **9.3. Radio**







### Anexo 3

#### Normas de utilización del archivo

SOLICITUDES EXTERNAS			
Nombre	Bogotá		
Asociación	CONVIERNA DE CULTURA		
Fecha	20/04/01		
Empresa	E.F. COLPUNZOS S.A.		
Objeto	FOTOGRAFÍAS		
USO PARA	<input type="checkbox"/> Artículo <input type="checkbox"/> Publicación <input type="checkbox"/> Folleto <input checked="" type="checkbox"/> Otro		
CARACTERÍSTICAS DEL PEDIDO			
Papel 10x17	Papel 10x18	Papel 18x24	Papel 30x40 <input checked="" type="checkbox"/>
		Diapositivas <input checked="" type="checkbox"/>	
	Color	Blanco	<input checked="" type="checkbox"/>
Nº copias	1	Precio copia	15.00
Nº diapositivas	5	Precio diapositiva	10.00
Total:	11000	I.V.A.	1700
		A pagar:	12700
Cantado	<input checked="" type="checkbox"/>	Contrareembolso	
El solicitante se compromete a estar la procedencia de las copias fotográficas, y a enviar dos ejemplares de la publicación para la biblioteca del Museo del I.C.			
Firma: 